

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXVIII. — Wydana i rozesłana dnia 26. października 1894.

(Zawiera Nr. 207.)

## 207.

### Dokument koncesyjny z dnia 10. września 1894,

na kolej lokalną od Switawy do Policzki.

### My Franciszek Józef Pierwszy, z Bożej łaski Cesarz Austriacki;

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryski; Aroksiążę Austriacki, Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górno- i Dolno-Sląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu itd. itd. itd.

Gdy Dr. Wacław Hübsch, przewodniczący reprezentacji miejscowej miasta Policzki w obrębie murów miejskich i Józef Thanabauer, członek powyższej reprezentacji miejscowej i właściciel realności w Policzce podali prośbę o udzielenie im koncesyi na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei lokalnej od Switawy do Policzki, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać rzeczonym koncesyonaryuszom koncesyą niniejszą na zasadzie ustaw o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jako-

też ustaw z dnia 17. czerwca 1887 (Dz. u. p. Nr. 81) i z dnia 27. grudnia 1893 (Dz. u. p. Nr. 198), tudzież ustawy z dnia 22. czerwca 1894 (Dz. u. p. Nr. 129), w sposób następujący:

#### §. 1.

Nadajemy koncesyonaryuszom prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako lokalna ze szlakiem normalnym od stacyi w Switawie linii berneńsko-praskiej uprzyw. Spółki austriacko-węgierskiej kolei państwa do miasta Policzki.

#### §. 2.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się następujące ulgi:

a) Uwolnienie od stępli i należności od wszelkich umów, które przedsiębiorstwo kolei lokalnej zawrze, od podań, które wniesie i od dokumentów, które wystawi, tudzież od wszelkich wpisów hipotecznych, które na zasadzie tych umów i dokumentów będą uskuteczniane, nakoniec od wszelkich czynności urzędowych i urzędowych wygotowań do celów poniżej wyrażonych, a mianowicie:

1. dotyczących się uzyskania kapitału, zabezpieczenia odsetek od kapitału i zabezpieczenia ruchu, aż do chwili otwarcia ruchu;

2. dotyczących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei aż do końca pierwszego roku ruchu.

Ulgi te nie mają być stosowane do postępowania sądowego w sprawach spornych;

- b) uwolnienie od stępli i należności od emisji akcyj wypuszczonych w celu uzyskania kapitału na pierwsze założenie kolei i jej zaopatrzenie według koncesyi, jakoteż od kwitów tymczasowych i od opłat za przeniesienie własności, jakie powstaną przy wykupie gruntów po upływie pierwszego roku ruchu (lit. a, l. 2), z wyjątkiem należności, które według istniejących ustaw mają być z tego powodu płacone gminom lub innym korporacyom autonomicznym;
- c) uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesyi i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego;
- d) uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego, od opłat stęplowych, którym podlegają kupony, jakoteż od wszelkiego nowego podatku rządowego, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony na lat trzydzieści, licząc od dnia dzisiejszego.

## §. 3.

Kolei, w §. 1 wzmiankowanej, zapewnia Rząd gwarancją czystego dochodu rocznego, który wyrównywać ma sumie potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta i umorzenie pożyczki pierwszorzędnej w celu zgromadzenia kapitału w Banku krajowym królestwa czeskiego zaciągnąć się mającej w sumie imiennej 650.000 zł. w. a. papierami, a która w przeciągu 76 lat ma być umorzona, a to w taki sposób, że gdyby czysty dochód roczny nie dorównywał sumie zagwarantowanej, część niedostającą uzupełni Rząd.

Zagwarantowany czysty dochód roczny ustawia się na czas od otwarcia ruchu aż do upływu 76go roku okresu koncesyjnego w sumie maksymalnej 27.406 zł. wal. austr.

## §. 4.

Z czystego dochodu rocznego w §. 3 zagwarantowanego obracać należy na umorzenie pożyczki zaciągnąć się mającej taką kwotę, jaką Rząd wyznaczy, stosownie do planu amortyzacyjnego, podlegającego jego zatwierdzeniu według którego cały kapitał zakładowy (§ 12) umorzony być ma w ciągu okresu koncesyjnego.

Pożyczka umorzona ma być pierwszej niż akcje.

## §. 5.

Dodatek, który Rząd ma płacić z tytułu przyjęcia gwarancyi, wydawany będzie po poprzednim sprawdzeniu przedstawionego ze wszystkimi do-

wodami rachunku rocznego, najpóźniej w trzy miesiące po przedstawieniu tego rachunku.

Jednakże na zapłacenie odsetek od pożyczki skarb będzie i pierwszej wypłacał kwoty częściowe w miarę potrzeby, sprawdzonej na podstawie preliminarza przychodów, a to z zastrzeżeniem obliczenia się na podstawie rachunku rocznego i jeżeli koncesyonaryusze będą o to prosili na sześć tygodni przed terminem płatności.

Gdyby po ostatecznem stwierdzeniu rachunku rocznego, który przedstawić należy najpóźniej w przeciągu trzech miesięcy po upływie roku ruchu, okazało się, że zaliczki wymierzono za wysoko, koncesyonaryusze winni niezwłocznie zwrócić otrzymaną nadwyżkę z sześcioprocetowymi odsetkami.

Z roszczeniem do zaliczki od Rządu zgłosić się należy najpóźniej w przeciągu roku po upływie odpowiedniego roku ruchu, w przeciwnym razie roszczenie to upada.

## §. 6.

Kwotę, którą Rząd zapłaci w skutek przyjęcia gwarancyi, uważać należy tylko za zaliczkę podlegającą oprocentowaniu po cztery od sta rocznie.

Gdy czysty dochód kolei przewyższy zagwarantowaną sumę roczną, nadwyżka odsyłana być ma niezwłocznie Rządowi na spłacenie udzielonej zaliczki z odsetkami aż do całkowitego umorzenia.

W przypadku tym zaspokojenie płatnych odsetek ma pierwszeństwo przed zwrotem zaliczek.

Zaliczki lub odsetki, nie wypłacone jeszcze Rządowi w chwili, gdy koncesya moc swoją utraci, lub gdy kolej zostanie odkupiona, zaspokojone będą z pozostałego jeszcze majątku przedsiębiorstwa.

## §. 7.

Koszta notowania papierów na giełdach krajowych i zagranicznych, opłaty stęplowe od kuponów jakoteż podatki, które po upływie lat swobody podatkowej przedsiębiorstwo ma opłacać, wolno umieszczać w rachunku ruchu jako pozycją wydatkową.

Toż samo rozumie się o dodatku za zawiadownictwo Bankowi krajowemu królestwa czeskiego od pożyczki płacić się mającym w wysokości  $\frac{1}{8}$  od sta każdorazowej nieumorzonych kwoty pożyczki, jakoteż o podatkach i należnościach, któreby temuż Bankowi miały być zwracane.

Od zaliczek rządowych przedsiębiorstwo nie ma opłacać podatku dochodowego.



## §. 8.

Budowę kolei żelaznej w §. 1ym wzmiankowanej rozpocząć należy jak najrychlej, a skończona być powinna najpóźniej w przeciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego. Gotową kolej oddać należy na użytek publiczny natychmiast i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmią dotrzymania powyższego terminu budowy, dać mają koncesyonaryusze na żądanie Rządu kaucyą w sumie 10.000 zł. a to w papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucya ta uznana być może za przepadłą.

## §. 9.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszom do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, gdyby Rząd ze względu na dobro publiczne uznał potrzebę wybudowania takich kolei.

## §. 10.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesyonaryusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo handlu ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolei z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane być mogą.

Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyżości największej, Ministerstwo handlu uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo handlu.

## §. 11.

Budowa kolei koncesyonowanej wykonana być ma podług zarządzeń, jakie w tej mierze wyda Ministerstwo handlu, pod bezpośrednim kierunkiem i nadzorem Ministerstwa handlu i Inspekcji głównej kolei austriackich a względnie Dyrekcyi głównej kolei austriackich rządowych.

Budowa i dostawy powierzane być mają na podstawie projektu szczegółowego i kosztorysu ułożonego przy odpowiednim wpływie funkcyonaryuszów rządowych, z bezpośrednim współdziałaniem Rządu i według warunków stosowanych pospolicie na kolejach rządowych.

Roboty budownicze powierzać należy oddzielnie od gromadzenia kapitału.

Wartość dostawy materiałów odstąpić się mających gruntów i wszelkich innych świadczeń, które objęciem akcyj zakładowych mają być zapewnione, oceniana być ma według pozycyi kosztorysu, które przez Rząd będą zbadane a według okoliczności drogą sądowego oszacowania.

Materyał kolowy, szyny i wszelkie inne części składowe kolei, jakoteż wszelkie przedmioty do jej urządzenia mają być nabywane wyłącznie z fabryk krajowych.

Wyjątku od tego postanowienia dozwolić może Ministerstwo handlu tylko w takim razie, gdyby udowodniono, że fabryki krajowe nie zdołają dostarczyć wszystkiego pod temi samymi warunkami, co się tyczy ceny, gatunku i czasu dostawy, jakie ofiarują fabryki zagraniczne.

## §. 12.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, osobnej Spółki akcyjnej do prowadzenia przedsiębiorstwa kolei miejscowej koncesyonowanej i Spółka ta wnieść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, na kosztą sprawienia parku kolejowego, za zezwoleniem Rządu rzeczywście wyłożonych i należycie udowodnionych, tudzież kwoty, którą Rząd wyznaczy na zakupno zapasu materyałów i dotacyj kasowych łącznie z odsetkami interkalarnymi w ciągu czasu budowy rzeczywście zapłaconymi ratami amortyzacyjnymi i stratą na

kursie rzeczywiście poniesioną przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po upływie pierwszego roku ruchu jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Kontrakt dotyczący się pożyczki, który ma być zawarty z Bankiem krajowym królestwa czeskiego, statut Spółki jakoteż formularze akcyj, które mają być wypuszczone, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

W statucie spółki akcyjnej, która ma być utworzona, zamieścić należy postanowienie, że wszyscy członkowie władzy kierującej (rady zarządczej, dyrekcji), winni być obywatelami austriackimi i winni mieć siedzibę w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych.

#### §. 13.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych znizowanych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych kiedykolwiek na austriackich kolejach rządowych obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i żandarmerji a to nie tylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesjonariusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoją służbą i swojemi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis dotyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesjonariuszów mocy

obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesjonowanej. Przepisy rzeczzonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesjonariuszów obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciążą na koncesjonariuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwym dopełnienie ich na kolei drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej i urządzonej z dozwolonemi ułatwieniami.

Koncesjonariusze zobowiązują się przy obsadzeniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

#### §. 14.

Pod względem przewozu korpusów Straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.), stosowane być mają odpowiednio opłaty taryfowe znizowane istniejące dla transportów wojskowych.

#### §. 15.

Ruch na kolei, na którą daje się niniejszy dokument koncesyjny, będzie utrzymywał Rząd w ciągu całego okresu koncesyjnego na rachunek koncesjonariuszów a koncesjonariusze będą obowiązani zwrócić administracji kolei żelaznych rządowych koszta z powodu tego utrzymywania ruchu rzeczywiście poniesione lub według okoliczności ryczałtowo oznaczone. Warunki utrzymywania ruchu określone będą w osobnej umowie, którą w tym względzie Rząd zawrze z koncesjonariuszami.

Dopóki kolej będzie istotnie używała gwarancji państwa lub dopóki zaliczki z tytułu gwarancji wypłacone, nie będą państwu zwrócone, Rząd będzie miał prawo wydawania według własnego uznania postanowień co do urządzeń ruchu, co do ustanowienia taryf dla przewozu osobowego i towarowego, jakoteż klasyfikacji towarów i wszelkich warunków pobocznych, dotyczących się przewozu towarów, tudzież świadczeń przedsiębiorstwa kolejowego na rzecz niektórych gałęzi służby publicznej, mianowicie na rzecz zarządu pocztowego i zakładu telegrafów rządowych, przyczem będzie miał wzgląd na istniejące stosunki obrotu.

Zresztą uregulowanie taryf pasażerskich i towarowych, jakoteż świadczeń na cele publiczne, zastrzeżone jest na zawsze ustawodawstwu. Koncesjonariusze obowiązani są poddać się takiej regulacji.



## §. 16.

Koncesjonaryusze obowiązani są każdego czasu w razie uruchomienia wojska lub wojny wstrzymać ruch na kolei koncesyonowanej bez pretensyi do wynagrodzenia o tyle i na tak długo, o ile Władza wojskowa uzna to za potrzebne do ruchów wojskowych lub jakichkolwiek innych czynności wojennych na jednej z dróg publicznych, którychby kolej używała.

## §. 17.

Koncesjonaryusze obowiązani są dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przysyłać lub pozwolić przysyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współużywaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia. Jednakże współużywanie to o tyle tylko będzie miało miejsce, o ile przez to nie będzie doznawał przeszkody własny regularny obrót na kolei współużywanej.

Wynagrodzenie, które za to ma być płacone, ustanowione będzie według przepisów dołączonych jako załączka C do dokumentu koncesyjnego z dnia 1. stycznia 1886 dla kolei północnej Cesarza Ferdynanda ogłoszonych w Dz. u. p. z roku 1886, strona 63.

## §. 18.

Koncesyą nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §u 9go, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne na lat 90, licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesyi przed upływem przerzeczonego czasu, gdyby określone w §. 8ym zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu z winy koncesjonaryuszów nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §u 11, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

## §. 19.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupu, z nich strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomysłniejszych i obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby jednak odkupienie miało nastąpić przed upływem siódmego roku ruchu, lub gdyby średni dochód czysty w myśl postanowień ustępu 1. obliczony nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, jaka potrzebna jest do oprocentowania i umorzenia pożyczki w Banku krajowym królestwa czeskiego (§. 3) zaciągniętej łącznie z kwotą roczną potrzebną do oprocentowania kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego po cztery od sta i do umorzenia go w ciągu całego okresu koncesyjnego, natenczas kwota roczna, powyżej oznaczona, uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

3. Wynagrodzenie, które ma być zapłacone, będzie polegało na tem, że w ciągu pozostałych lat okresu koncesyjnego płacić się będzie koncesjonarzom kwoty potrzebne do oprocentowania i umorzenia pożyczki aż do zupełnego spłacenia takowej a to w umówionych terminach płatności, natomiast za kapitał akcyjny płacić się będzie dochód średni w myśl ustępu 1go po strąceniu tych kwot pozostały a względnie, o ileby zachodził jeden z przypadków w ustępie 2 przewidzianych, sunę roczną tamże wzmiankowaną, a to w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku.

4. Rząd zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych wziąć na siebie spłacenie obligacyj pierwszorzędnych w chwili odkupienia nie umorzonych jeszcze według zatwierdzonego planu amortyzacyi i nadto zapłacić kapitał wyrównywiający sumie zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta rocznie wartości kapitałowej rat, które oprócz kwot na programowe oprocentowanie i umorzenie obligacyj pierwszorzędnych według postanowień ustępu 3go mają być półrocznie płacone.

Gdyby Rząd zamierzał w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacyj długu państwa. Obligacye długu państwa liczone będą po kursie średnim, jaki obligacye rządowe tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczu bezpośrednio poprzedzającego.

5. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie wolne od ciężarów a względnie obciążone tylko resztą nie

splaconej pożyczki i w używanie kolei niniejszem koncesyonowanej ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy, zapasy materyałów i kasowe, koleje podjazdowe, jeżeliby koncesyonaryusze je posiadali i przedsiębiorstwa poboczne koncesyonaryuszów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileay te ostatnie za zniżeniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

#### § 20.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od tego dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesyonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także park wozowy, zapasy materyałów i kasowe, koleje podjazdowe, jeżeliby koncesyonaryusze je posiadali i przedsiębiorstwa poboczne koncesyonaryuszów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 19, l. 5.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 19), zatrzymają koncesyonaryusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i należące się im aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyonaryuszów z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

#### §. 21.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej dyrekcyą Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesyi lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru lub interesom finansowym skarbu państwa dającego gwarancją, w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz

przedstawić natychmiast Ministerstwu handlu do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

Za nadzór nad przedsiębiorstwem kolejowem, niniejszem ustanowiony, koncesyonaryusze są obowiązani ze względu na łączący się z tem ciężar czynności płacić skarbowi państwa wynagrodzenie ryczałtowe, którego wysokość oznaczy Rząd w stosunku do rozmiarów przedsiębiorstwa.

Uwalnia się koncesyonaryuszów od przepisanego w §. 89ym Porządku ruchu kolei z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1852) obowiązku wynagradzania nadwyżki kosztów dozoru policyjnego i akcyzowego, jakoteż od obowiązku wystawienia bezpłatnie i utrzymywania lokali urzędowych.

#### §. 22

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesyą jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nic przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej i nadając Spółce prawo uciekania się do Naszych sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim Władzom, do których to należy, aby nad koncesyą i wszystkimi postanowieniami w niej zawartemi ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu, dnia dziesiątego miesiąca września, roku zbawienia tysiąc ośmset dziewięćdziesiątego czwartego, Naszego panowania czterdziestego szóstego.



Franciszek Józef r. w.

Windisch-Graetz r. w. Wurmbrand r. w.  
Plener r. w.